

25. april 2023



Her er Borgerinitiativet Åbn Åens kommentarer til det fremsendte materiale.

Forbindelser mellem bydele og kommuner

Vi er enige i, at Bispeengen er et 'missing link' i at kunne skabe byens nye grønne superkile fra Damhussøen til Nørrebro Station, samt ind til Jagtvej og Fasanvej på Frederiksberg (s. 39). Bispeengbuen er den betonprop, der forhindrer at bydelene bindes bedre sammen for de bløde trafikanter.

Motortrafikken på Bispeengbuen vil få en smule ringere fremkommelighed (nogle få sekunder), men det er vigtigt at holde det op imod, at de bløde trafikanter vil få væsentligt bedre fremkommelighed.

Den grønne supercykelsti har været en stor gevinst for begge kommuner og vi håber at man vil fortsætte med dette projekt indgår som en del af en ny grøn superkile. Det vil gøre Ladegårds Å/Bispeengen-projektet relevant for endnu flere borgere og for øge biodiversitet.

Der er fortsat åbenlyse optimeringsmuligheder i overgangen fra Bispeengbuen til det yderste af Ågade, som ikke er blevet forfulgt tilstrækkeligt, da Ågade er uden for projektområdet. Se vores Bilag 1 for en løsning for dette område.

Vi vil foreslå at det yderste af Ågade indgår i løsningen i kommende faser.

Blå sammenhænge

Vi mener fortsat ikke, at der er set nok på sammenhæng til Lygte Å og Ågadeparken, selv om de politiske udvalg ønskede det ved den seneste indstilling (de to lyseblå dele af åen).

Vi kan se, at fordi Lygte Å og Ågadeparken er uden for projektområdet, så begynder det at få en negativ indflydelse på de valgte løsninger. Fx foreslås etableret vandreservoarer i den smalleste del af Bispeengen i stedet for det naturlige sted i Ågadeparken, hvor der er meget plads og hvor der i forvejen skal være et regnvandsanlæg og måske rensning inden vandets videre færd ind mod Søerne.

I Ågadeparken findes også den sidste del af Ladegårdsåen i terrænet, så der er væsentlig kulturhistorisk værdi i at åen også åbnes her.

Hele Å-strækket er med i Kommuneplanen og den helt nye Strategi for biodiversitetsstrategi i København.

Projektområdet bør inkludere Lygte Å og Ågadeparken, da de valgte løsninger inden for projektområdet, risikerer at give en kaskadeeffekt af suboptimale løsninger i projektet, som vil blive stadig sværere og dyrere at rette op på i senere faser (vi henviser igen til vores Bilag 1, som viser hvordan det kan løses for både vand og vej).

Visionsoplægget



Det ses hvor afgørelse de to lyseblå strækninger er for en sammenhængede fortælling om en å gennem byen. De to strækninger vil mere end fordoble længden af åen, hvis det vælges at tage dem med.

Mere og renere vand

Rådgiver anerkender, at de valgte løsninger til at føre åen op til overfladen, måske ikke på sigt er de optimale og at rammerne kan ændre sig (f.eks. ved at Lersøkilden kobles på eller der etableres rensning, så mere regnvand kan tilføres systemet). Det er vi enige i.

Set i det perspektiv mener vi de valgte løsninger er gode, da de er optimale ift. den rekreative værdi og ift. at understøtte biodiversitetsplanerne, samtidig med at det kan tilpasses til det samlede vandsystem.

Overordnet set bør der skaffes mere og renere vand til byen, for at have tilstrækkeligt vand mod tørke og hedebløge og for at leve op til Statens vandplaner, som kræver god økologisk tilstand i vandsystemet.

Det bør derfor ses som en bunden opgave – helt uafhængigt af, hvordan Ladegårdsåen åbnes – at skaffe tilstrækkeligt rent vand til hovedstaden, så der tilstrækkeligt vand til Søerne og til at nedkøle byen (i 2018-hedebløgen [anslår SSI, at 250 mennesker døde af varmen](#)). Dette vand kan så også komme Ladegårdsåen til gode på vejen ind gennem byen.

Vi anbefaler at arbejde videre med den skitserede løsning, samtidig med at et større strategisk arbejde med det samlede vandsystem sættes i værk.

Økonomi

Projektet ser ud til at være klassificeret forkert ift. kompleksitet og risiko, sandsynligvis som en uheldig følge af, at projektet tidligere var ét scenarie ud af flere scenarier, som også indeholdte mere komplicerede projekter med biltunneller osv., som skulle kunne sammenlignes.

Fx bruger man store korrektionstillæg i anlægsbudgettet, som normalt bruges til meget komplicerede undervands-tunnelprojekter eller jernbaner. Man bruger i projektet højere korrektionstillæg end Vejdirektoratet. På driftssiden forudsætter man meget store driftsudgifter, men ingen besparelser på den eksisterende drift af området, svarende til, hvis det var en helt ny by, man skaber.

Derfor mener vi ikke økonomien er så retvisende og transparent.

Projektet bør om-klassificeres fra et meget kompliceret tunnelprojekt til et mere simpelt nedrivnings- og parkprojekt og så bør man følge Vejdirektoratets regler for korrektionstillæg (Vejdirektoratet ejer Bispeengbuen).

Tidsplanen

Til sidst vil vi anføre, at tidsplanen ser meget langsom ud. Københavns Kommune og Staten har foreslået, myndighedsbehandlet og igangsat langt større projekter end dette på ganske få år. Derfor er det svært at forstå, at dette projekt skal tage så lang tid at forberede.

Det kan bekræfte, at projektet muligvis er klassificeret forkert som meget komplekst og risikofyldt (jf. ovenstående om økonomi).

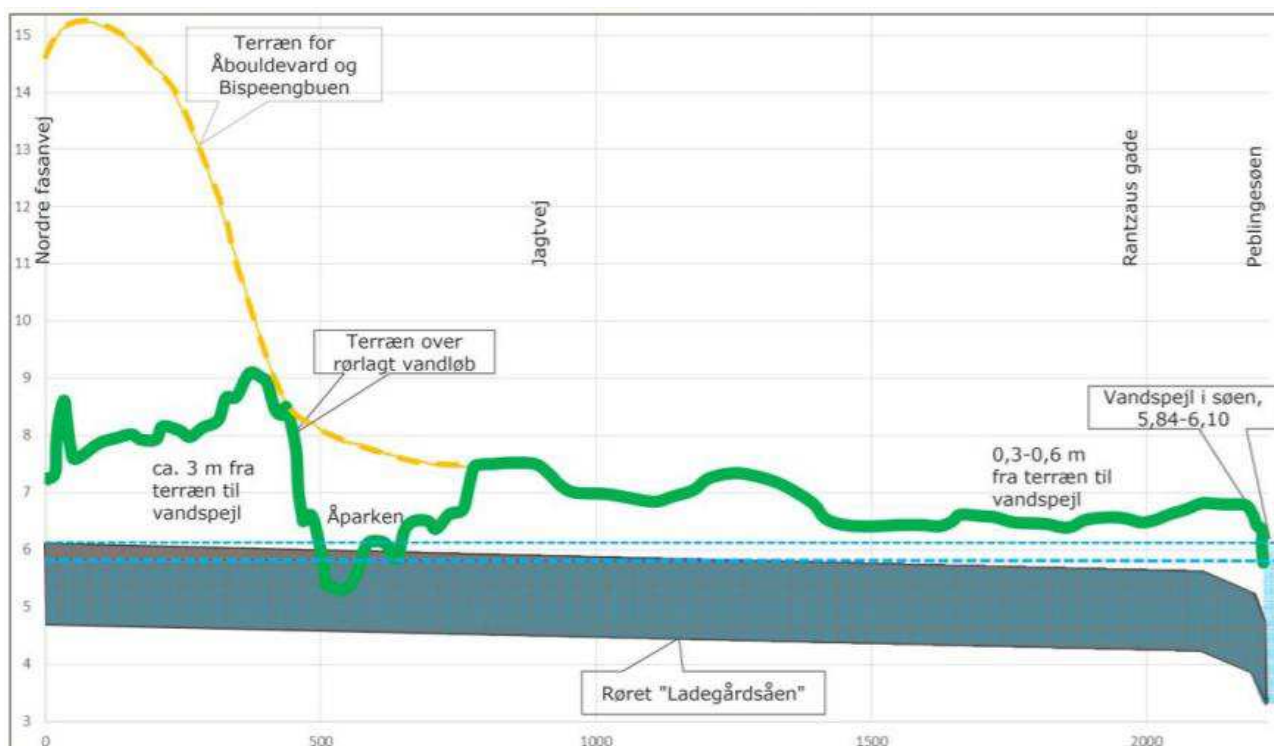
Vi vil anbefale at tidsplanen optimeres og vi håber at politikerne vil få forelagt en plan for politisk vedtagelse, som kan bidrage til optimering.

Optimering af areal Bispeengen syd-øst med henblik på at skabe en ny grøn superkile fra Damhussøen til Jagtvej/Falkonér Allé

Miljøpunkt Nørrebro, 2021 / AJJ opd. 2023

Området omkring den sydøstlige afslutning af Bispeengbuen har været problematiseret som del af en å-park fra Bispeengen til Ågadeparken. COWI (2016) mente ikke, at terrænet kunne bruges i en sammenhængende skybrudspark-forbindelse, da terrænet var for højt og vandet dermed ikke kunne løbe fra Bispeengen til Ågadeparken.

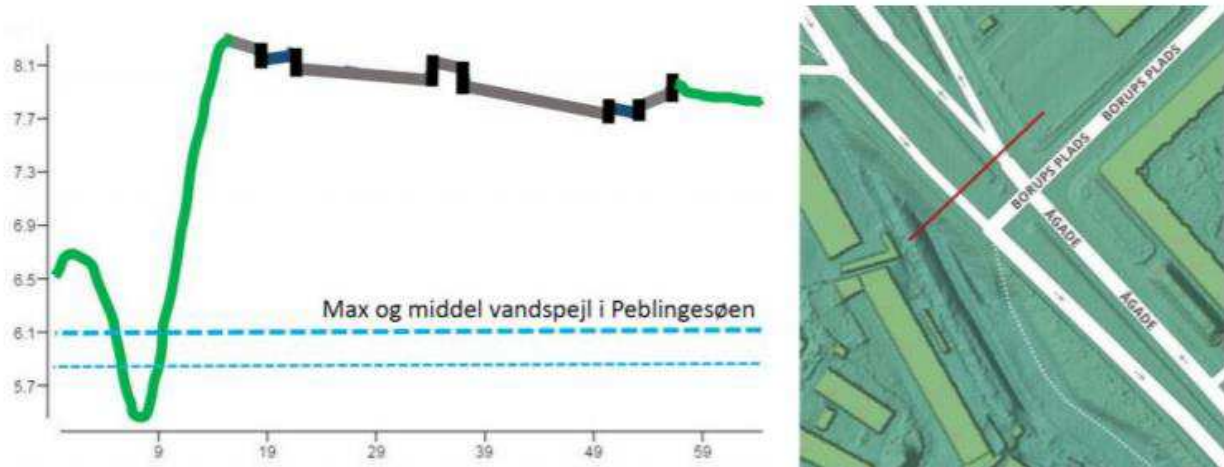
Det var en af argumenterne for, at COWI ikke mente, at Ladegårdsåen eller en å-park til skybrud var ønskelig. Eftersom de store skybrudstunneller har vist sig mere vanskelige, mindre robuste og langt dyrere end antaget, er det værd at genbesøge nogle af disse indledende konklusioner.



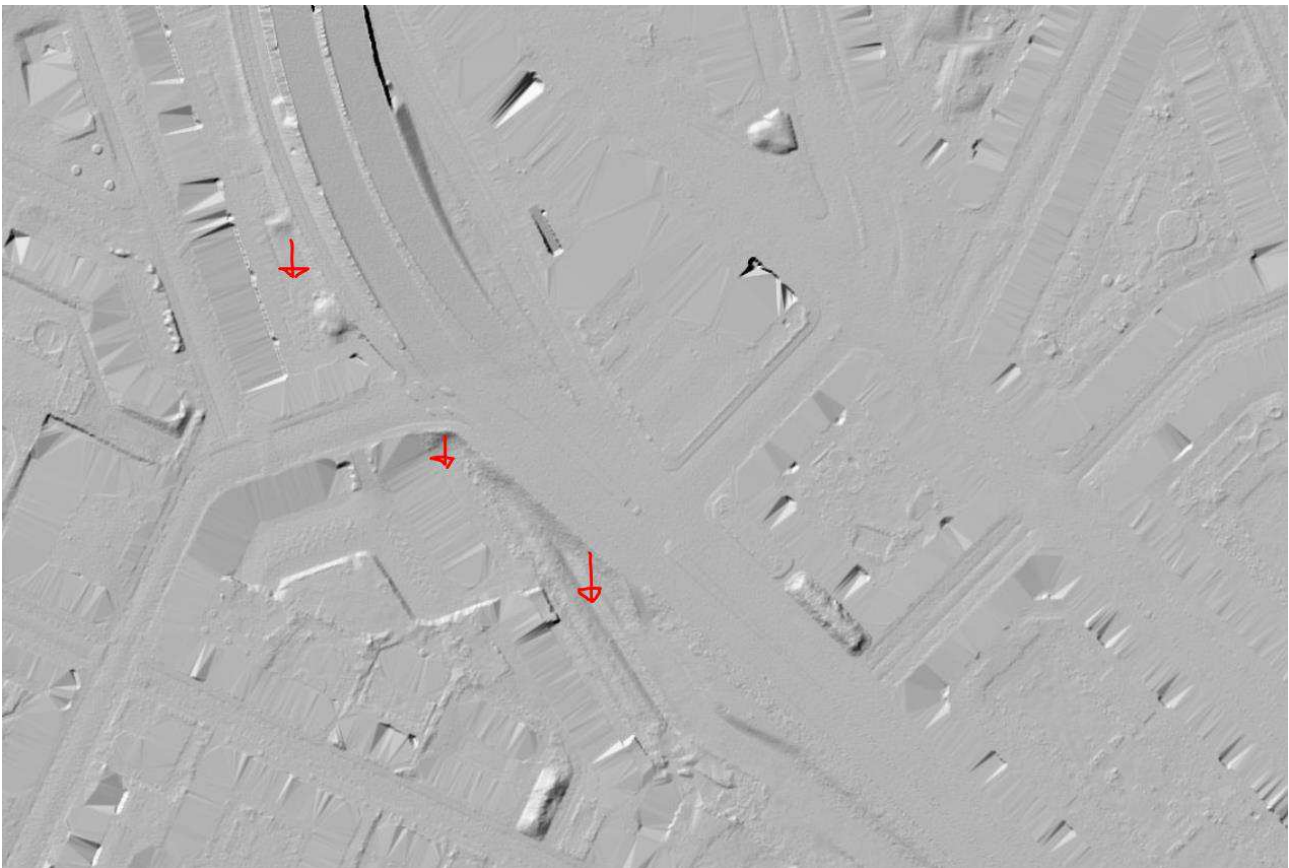
Figur 2.5 Koter og faldforhold i det nuværende afvandingssystem samt længdeprofil i/længs Åboulevard fra Nordre Fasanvej til Peblingesøen.

På kortet ovenfor vises det at Bispeengbuen (gul) rammer en bule i 'terrænet', som ifølge COWI ville forhindre, at vandet kan løbe fra Bispeengen videre til Ågadeparken (her kaldet 'Åparken'). Ved besigtigelse af området og studier af højdekort/reliefkort ses det dog, at dette er en fejlfortolkning. COWIs konklusion fremstår også kontrafaktisk, eftersom Ladegårdsåen netop har løbet her indtil for kun 50 år siden.

Vi mener at løsningerne kan optimeres og at konklusionerne i COWIs notat fremkommer på baggrund af nogle grundlæggende misforståelser.



Det COWI kalder 'terrænet' er faktisk for Frederiksbergsiden en opbygget rampe som Bispeengbuen 'lander på' og altså ikke 'terrænet' som sådan. Terrænet omkring rampen er faktisk flere meter lavere. Det ses flere steder langs forløbet (rød):



Sænkning af terrænet til et mere naturligt niveau vil muligvis bevirke, at flere oversvømmelsesudsatte områder kan afvande til en ny skybrudspark.

Trafik og terræn

Den ensrettede sidevej Kronprinsesse Sophies Vej (som er meget lidt brugt) forudsættes i alle scenarier i forundersøgelserne lukket for motortrafik og vil give yderligere plads til at lave en grøn forbindelse.

Nedrivning af den ene vejbro

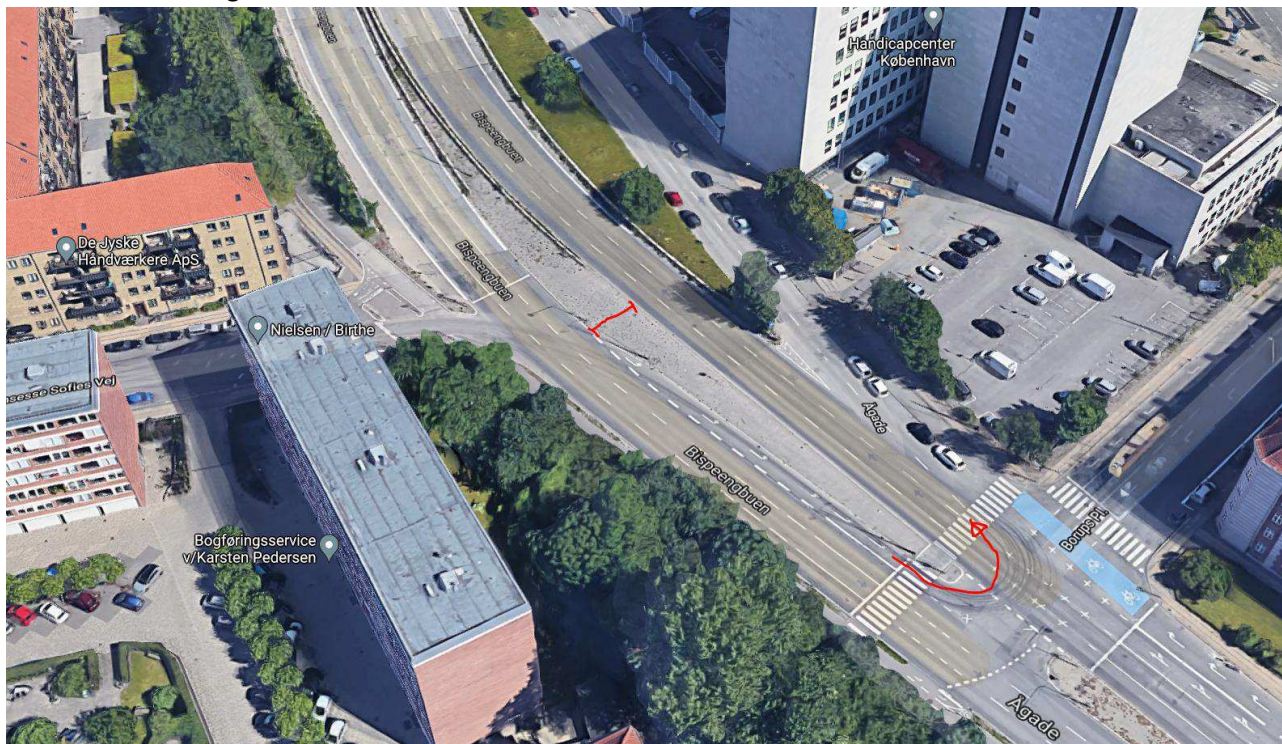
Ved scenariet med delvis nedrivning af Bispeengbuen (den sydlige vejbro) har Rambøll påpeget, at terrænet ved siden af den tilbageværende rampe vil være meget smalt og at det dermed vil være vanskeligt at gennemføre en bred grøn forbindelse ved siden af.

I dette scenarie vil det være nødvendigt at optimere arealudnyttelsen, så der kan oprettes forbindelse til cyklister og vand ved siden af den tilbageværende rampe.

Af de historiske billeder fremgår det, at der tidligere har været en drejebane fra Borups Plads til Kronprinsesse Sophies Vej, som nu er nedlagt. Der er dermed en bred midterhelle, som kan udnyttes til at forskyde det indadgående vejforløb mod nord og dermed frigøre mere plads til en grøn superkile fra Bispeengen til Ågadeparken:



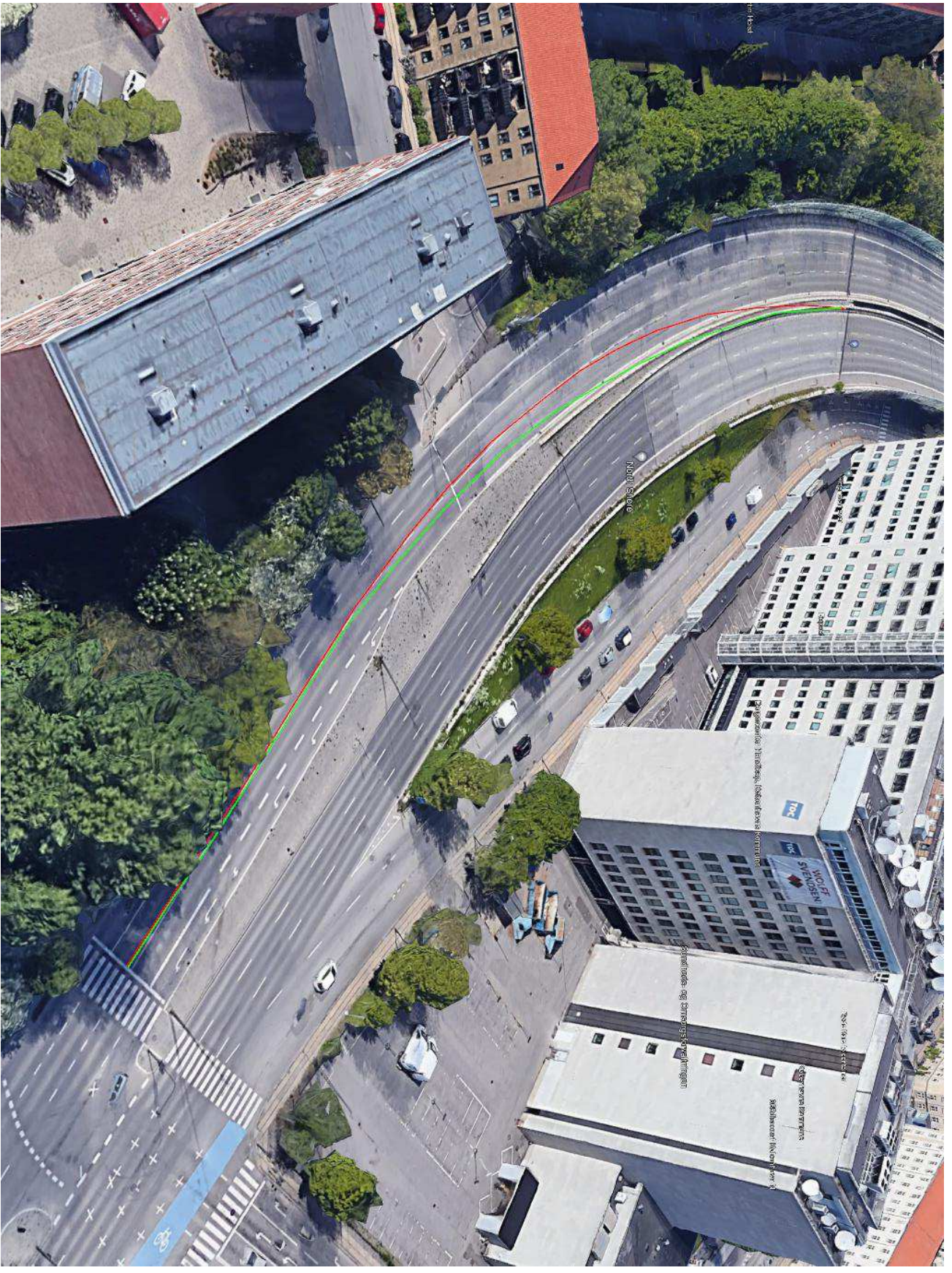
Ydermere ses det, at venstre-drejebanen indadgående fra Bispeengbuen til Borups Plads tilsyneladende mest bruges til U-vending (sandsynligvis til parkering i Telehuset) og dermed ikke tjener noget vægtigt trafikalt formål. Dette er ikke overraskende, da kørende indad med ærinde på Nørrebro siden af Bispeengbuen sandsynligvis i stedet vil benytte den mere direkte rute ad Borups Allé. Drejebanen (rød pil) er derfor overflødig:



Hvis denne venstredrejebane kan nedlægges, kan vejbanerne samles ved den tilbageværende vejbro og give mere plads til en grøn forbindelse og cykelsti.

Selve rampeanlægget ser umiddelbart ud til at være sammenbygget, men det ser i forundersøgelserne ud til, at den ene rampe godt kan fjernes. Det vil gøre det muligt at lade en cykelsti og å passere det smalle stykke og binde Bispeengen og Ågadeparken sammen.

Se næste side for forskellige udfletningsmuligheder, hvis drejebane sløjfes. Man kan enten køre vejbanerne over på det andet vejtracé på jordrampen (vist med rød linje) eller holde banerne mere på samme tracé og udflette nærmere lyskurven, hvilket vil give et lidt mindre opmarchområde (grøn linje), men et større frit areal.



1000

North Side

1000

1000

1000

1000



Høringsvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. intern høring af ideoplæg for omdannelse af Bispeengen

Her er Nørrebro Lokaludvalgs kommentarer til det fremsendte materiale.

De økonomiske forudsætninger

Vi er generelt uforstående overfor de økonomiske beregninger som rådgiver er kommet med, og vi mener ikke at det er helt korrekte både i forhold til anlæg og drift. Vi håber at forvaltningen, eller Rambøll der tidligere har lavet økonomiske beregninger for projektet, vil gå dem kritisk igennem og sikre at man har brugt de rigtige forudsætninger.

Forbindelser mellem bydelene

Bispeengen er et 'missing link' i at lave en ny grøn superkile fra Damhussøen til Nørrebro Station, samt ind til Jagtvej og Fasanvej på Frederiksberg (s. 39). Vi er enige i den betragtning og ser et godt potentiale for at binde bydelene bedre sammen – det vil særligt fremme cyklismen. Motortrafikken på Bispeengbuen vil få en smule ringere fremkommelighed, som skal holdes op imod, at de bløde trafikanter vil få væsentligt bedre fremkommelighed.

Mere vand

Rådgiver anerkender, at de valgte løsninger til at føre åen op til overfladen, måske ikke på sigt er de optimale og at rammerne kan ændre sig (f.eks. ved at Lersøkilden kobles på eller der etableres rensning, så mere regnvand kan tilføres systemet). Det er vi enige i og vi ønsker at forvaltningen arbejder videre med at oppumpe vand fra Lygte Å mere regelmæssigt, efterhånden som der kommer mere ferskvand og der evt. etableres rensningsanlæg langs Ladegårdsåen. Vi finder det kritisabelt, at forvaltningen ikke har set mere på sammenhæng til Lygte Å og Ågadeparken, selv om de politiske udvalg besluttede det ved den seneste beslutning. Selv om rådgiverteamet er

28. april 2023

Sagsnummer
2023-0162683

Dokumentnummer
2023-0162683-1

Sekretariatet for Nørrebro
Lokaludvalg
Nørrebrogade 208
2200 København N

EAN-nummer
5798009800466

bundet af et projektområde, så mener vi godt forvaltningen kan arbejde med det.

Desværre for afgrænsningen af projektet negative konsekvenser, da der nu foreslås etableret vandreservoirer i den smalle del af Bispeengen i stedet for det naturlige sted i Ågadeparken, hvor der er meget plads og hvor der i forvejen skal være et regnvandsanlæg og måske rensning inden vandets videre færd ind mod Søerne. Nørrebro Lokaludvalg mener at man nu må tage konsekvensen af dette og beslutte, at Ågadeparken og Lygte Å-parken, for så vidt angår åen, fremover skal være en del af projektet (bilag 1).

Der er store fordele ved at indtænke Ågadeparken, bl.a. at:

- man undgår et meget u hensigtsmæssigt reservoir-bassin i den smalleste del af Bispeengparken. Dette bassin eller sø er der meget bedre plads til i Ågadeparken.
- der er mulige synergier med et kommende rensningsanlæg langs Ladegårdsåen, som også vil kunne tilvejebringe langt større mængder af rensset vand.
- det er den sidste rest af selve Ladegårdsåen, der er i denne park. Det bør man gøre opmærksom på. Kulturhistorien betyder noget og der hvor den er oplagt bør den nævnes.

Å-strækket er med i Kommuneplanen og den helt nye Strategi for biodiversitetsstrategi, som har strækket med fra Lygte Å-parken til Søerne. Det bør tilsi ge, at disse stræk af åen nu indgår i projektområdet. Ligeledes bør forvaltningen bemyndiges til, at den yderste strækning af Ågade kan indgå i projektet, da det er vigtigt at optimere vejforløbet ved overgangen fra den resterende Bispeengbue til Ågade (s. 52). Projektområdet bør tilpasses nu, da de valgte løsninger inden for projektområdet ellers kan give en kaskadeeffekt af dårlige løsninger i projektet, som vil blive stadig sværere og dyrere at rette op på i senere faser.

Vi vedhæfter Miljøpunktets notat om optimering af forbindelsen mellem Bispeengbuen og Ågade (bilag 2).

Kommentarer til teksten

s. 41: Der peges i rapporten på potentiale for mere parkering, hvis dette måtte blive nødvendigt. Det blev til kvarterpanel foreslået, at hvis der skal opretholdes mere parkering, så bør det være under de laveste dele af Bispeengbuen i enderne. De har meget begrænset brugsværdi til andet og ligger op ad vejene i området (Fasanvej og Borups Allé).

s. 53: Man bør overveje at lade halvdelen af masterne stå og fjerne den anden halvdel, i stedet for at investere i helt nye lysmaster. Det bør være muligt med lavere hastighed på vejen, som det er besluttet.

s. 55. Det er fornuftigt at det er en forudsætning, at ingen får mere støj. Men vi ser gerne at støjgenerne reduceres yderligere. Scenarie 2b virker som et fornuftigt scenarie, hvor der sker en stor aflastning, men vi

vil tage endeligt stilling til dette, når vi ser det fulde beregninger fra Vejdirektoratet, som må formodes at skulle stå for støjværn på den tilbageværende Bispeengbue.

Til sidst vil vi anføre, at tidsplanen ser meget langsom ud. Københavns Kommune har foreslået, myndighedsbehandlet og igangsat langt større projekter end dette på ganske få år. Derfor er det svært at forstå, at dette projekt skal tage så lang tid at forberede. Vi vil derfor anbefale, at dette projekt sættes i gang så hurtigt som muligt.

Venlig hilsen

Mogens Petersen

Forperson for Nørrebro Lokaludvalg

Visionsoplægget

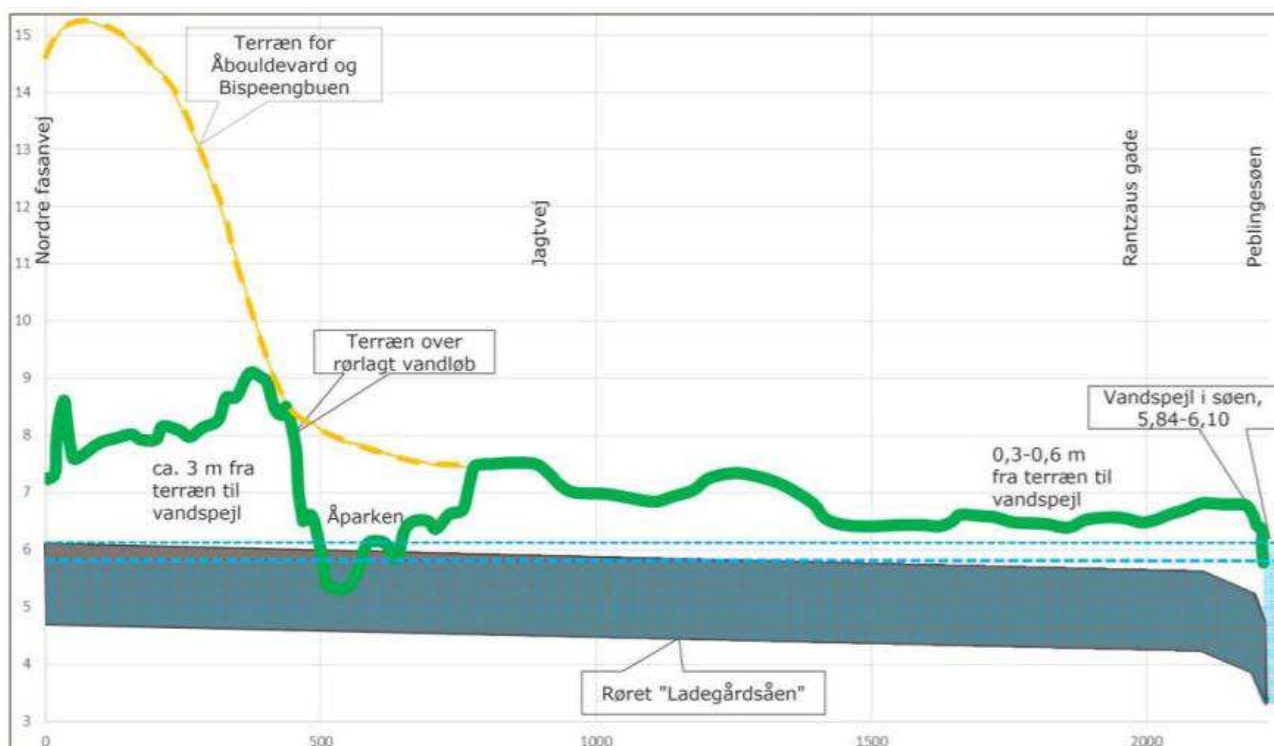


Optimering af areal Bispeengen syd-øst med henblik på at skabe en ny grøn superkile fra Damhussøen til Jagtvej

Miljøpunkt Nørrebro, 2021 / AJJ

Området omkring den sydøstlige afslutning af Bispeengbuen har været problematiseret som del af en å-park fra Bispeengen til Ågadeparken. COWI (2016) mente ikke, at terrænet kunne bruges i en sammenhængende skybrudspark-forbindelse, da terrænet var for højt og vandet dermed ikke kunne løbe fra Bispeengen til Ågadeparken.

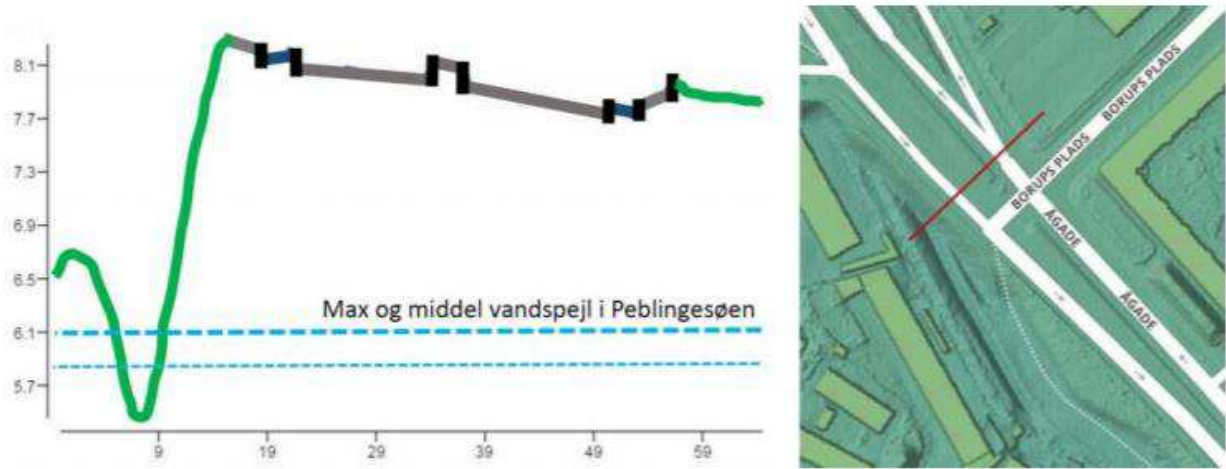
Det var en af argumenterne for, at COWI ikke mente, at Ladegårdsåen eller en å-park til skybrud var ønskelig. Eftersom de store skybrudstunneller har vist sig mere vanskelige, mindre robuste og langt dyrere end antaget, er det værd at genbesøge nogle af disse indledende konklusioner.



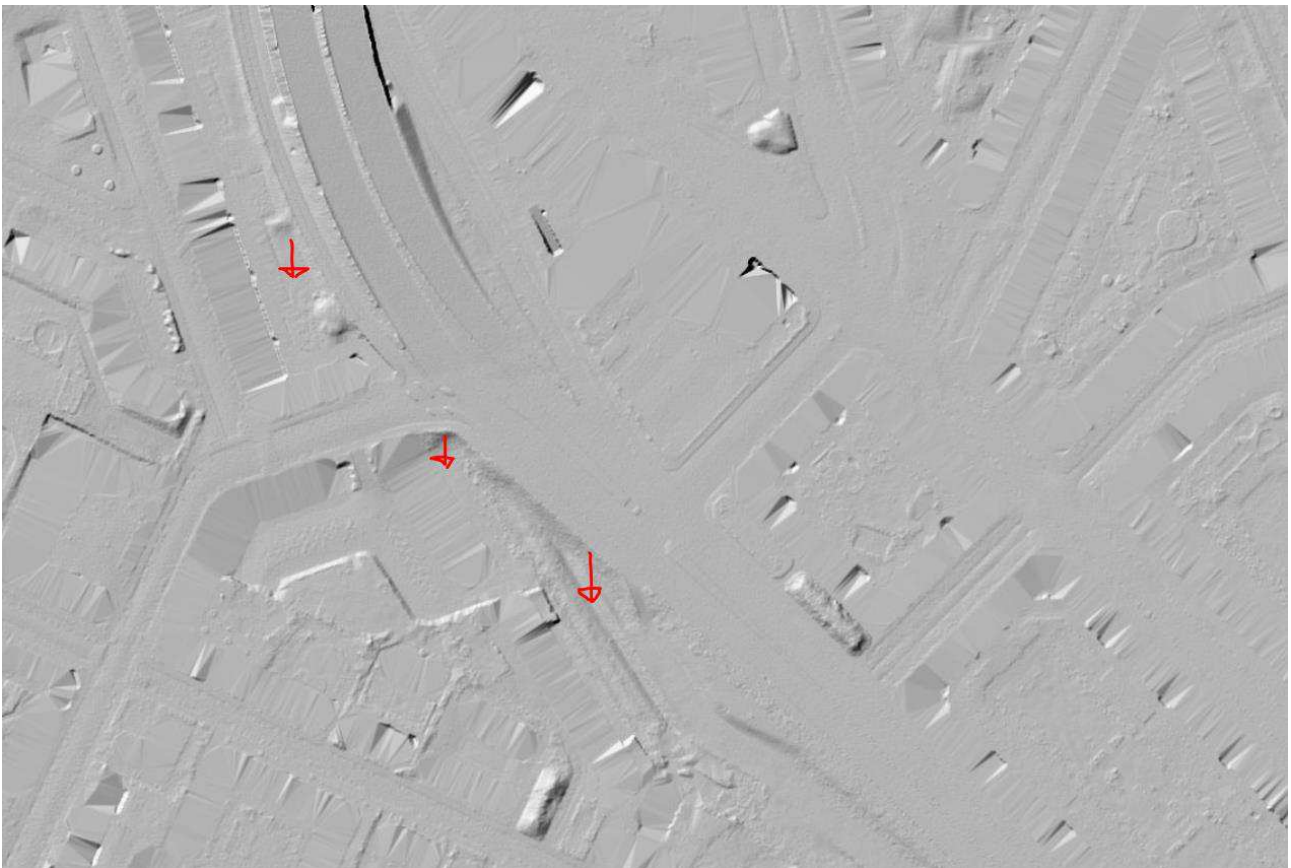
Figur 2.5 Koter og faldforhold i det nuværende afvandingssystem samt længdeprofil i/længs Åboulevard fra Nordre Fasanvej til Peblingesøen.

På kortet ovenfor vises det at Bispeengbuen (gul) rammer en bule i 'terrænet', som vil forhindre at vandet kan løbe fra Bispeengen videre til Ågadeparken (her kaldet 'Åparken'). Ved besigtigelse af området og studier af højdekort/reliefkort ses det dog, at dette er en fejlfortolkning. COWIs konklusion fremstår også kontrafaktisk, eftersom Ladegårdsåen netop har løbet her indtil for kun 50 år siden.

Vi mener at løsningerne kan optimeres og at konklusionerne i COWIs notat fremkommer på baggrund af nogle grundlæggende misforståelser.



Det COWI kalder 'terrænet' er faktisk for Frederiksbergsiden en opbygget rampe som Bispeengbuen 'lander på' og altså ikke 'terrænet' som sådan. Terrænet omkring rampen er faktisk flere meter lavere. Det ses flere steder langs forløbet (rød):



Sænkning af terrænet til et mere naturligt niveau vil muligvis bevirke, at flere oversvømmelsesudsatte områder kan afvande til en ny skybrudspark.

Trafik og terræn

Den ensrettede sidevej Kronprinsesse Sophies Vej (som er meget lidt brugt) forudsættes i alle scenarier i forundersøgelserne lukket for motortrafik og vil give yderligere plads til at lave en grøn forbindelse.

Nedrivning af den ene vejbro

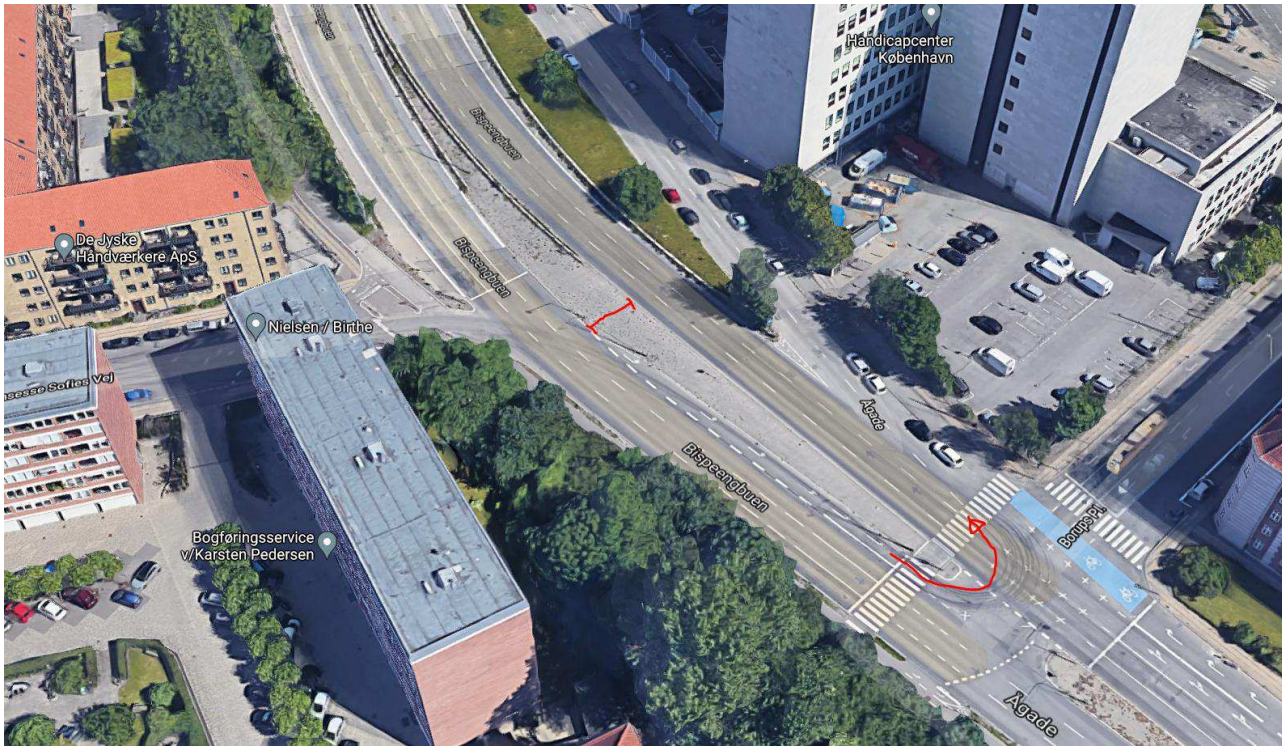
Ved scenariet med delvis nedrivning af Bispeengbuen (den sydlige vejbro) har Rambøll påpeget, at terrænet ved siden af den tilbageværende rampe vil være meget smalt og at det dermed vil være vanskeligt at gennemføre en bred grøn forbindelse ved siden af.

I dette scenarie vil det være nødvendigt at optimere arealudnyttelsen, så der kan oprettes forbindelse til cyklister og vand ved siden af den tilbageværende rampe.

Af de historiske billeder fremgår det, at der tidligere har været en drejebane fra Borups Plads til Kronprinsesse Sophies Vej, som nu er nedlagt. Der er dermed en bred midterhelle, som kan udnyttes til at forskyde det indadgående vejforløb mod nord og dermed frigøre mere plads til en grøn superkile fra Bispeengen til Ågadeparken:



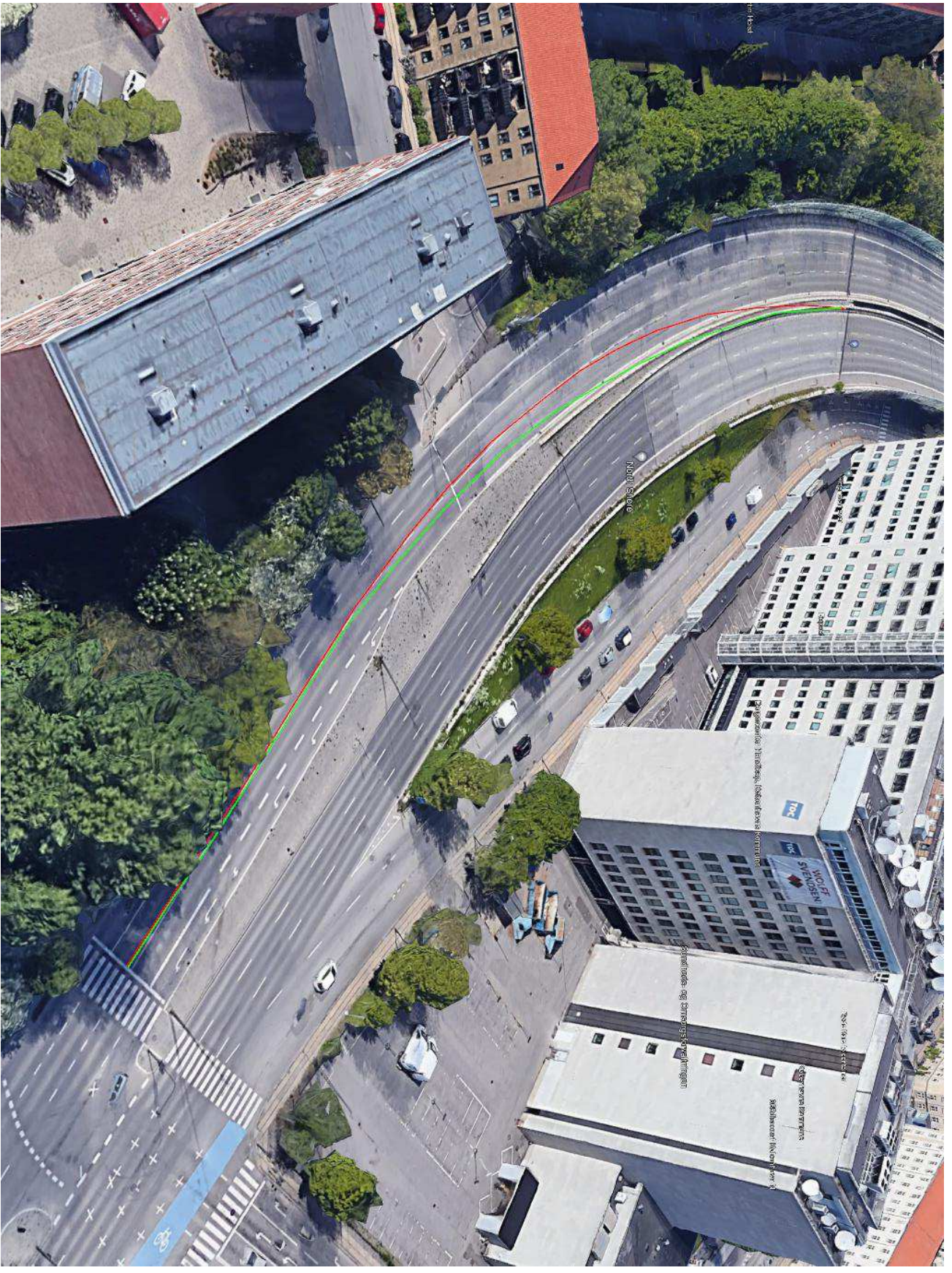
Ydermere ses det, at venstre-drejebanen indadgående fra Bispeengbuen til Borups Plads tilsyneladende mest bruges til U-vending (sandsynligvis til parkering i Telehuset) og dermed ikke tjener noget vægtigt trafikalt formål. Dette er ikke overraskende, da folk med ærinde på Nørrebro siden af Bispeengbuen sandsynligvis i stedet vil benytte den direkte rute ad Borups Allé:



Hvis denne venstredrejebane kan nedlægges, kan vejbanerne samles ved den tilbageværende vejbro og give mere plads til en grøn forbindelse.

Selve rampeanlægget ser ud til at være sammenbygget og det bør undersøges om dele af rampen kan nedrives eller der på anden måde kan arbejdes med at optimere det smalle forløb.

Se næste side for forskellige udfletningsmuligheder, hvis drejebane sløjfes. Man kan enten køre vejbanerne over på det andet vejtracé på jordrampen (vist med rød linje) eller holde banerne mere på samme tracé og udflette nærmere lyskurven, hvilket vil give et lidt mindre opmarchområde (grøn linje), men et større frit areal.





Internt hørings svar vedrørende Bispeengbuen

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for kommentere skitseprojektet for Bispeengbuen. Vi har fulgt projektet, og har deltaget i kvarterpanelet, som har været nedsat. Herudover blev der holdt et oplæg via TEAMS efter påske.

Nærværende hørings svar bygger på løbende input samt drøftelser i bymiljøudvalget og lokaludvalget.

Resumerende peger lokaludvalget på løsning 3. Men som det fremgår af nedenstående, ser vi mange problemer ved løsning 3, og egentlig ser vi hellere en helt anden løsning.

Indhold i skitseprojektet

Der er lavet flotte skitser, som viser et stort projekt til gavn for københavnernes. Særligt det grønne/blå element vil være en kæmpe gevinst for borgerne i dette område.

Elementet med "vandfald" er lokaludvalget også tilhænger af. Det skaber en god effekt, og kan til dels fungere som modstøj til trafikstøjen.

22. april 2023

Valg af vision 3 som den mindst ringe mulighed

Det er grundlæggende en enormt sympatisk tanke at erstatte Bispeengbuen med en park med vandløb og en grøn boulevard. Og vi har kæmpe respekt for de mange ildsjæle, der har båret og skubbet på i projektforslagernes udvikling.

København og Frederiksberg kommune synes nu at have valgt at arbejde videre med løsning 3, som ikke indbefatter en tunnel til trafikken. Derimod samles trafikken på én bue, og den anden bue rives ned. I forhold til CO2 regnskabet/klimaet er det den bedste løsning. Men der er lovlig mange løse ender.

Bispebjerg Lokaludvalg vil derfor for så vidt pege på vision 3, som den mest realistiske løsning, blandt dem som man kan vælge imellem, men det er kun på grund af de begrænsede valgmuligheder. Vi kan se mange løse ender ved forslaget.

De mange løse ender

1) Hvordan med den overordnede trafikafvikling? Hvis ikke der foretages en overordnet prioritering, som på anden vis begrænser biltrafikken i væsentlig grad, vil dette forslag i al fremtid enten skabe en evig trafikprop på dette sted eller forlænge køerne på sidevejene.

2) Og hvad siger staten og vejdirektoratet? Det er jo en statsvej.

3) Og udfordringerne med en trafikbue hævet over terræn er der stadig, og vil altid være "en øjebæ"! Støjforureningen fra trafikken vil også stadig være der – nu blot samlet på én bue. Der skal selvfølgelig gøres noget for at mindske støjen, men uanset hvad, vil det blive en lappeløsning – en løsning som ikke bidrager til at gøre det mere smukt.

4) Desuden hører man på de politiske vandrør, at det overvejes at bygge en nedgravet tunnel ved Rådhuspladsen. Hvis man går videre hermed, vil det være grotesk at etablere løsning 3. Så burde i stedet laves en tunnel hele vejen.

Bispebjerg Lokaludvalgs forlag

I utallige storbyer i verden findes tunneller under midtbyen. Vi finder derfor, at versionen med en nedgravet tunnel til trafik, vil være det scenarie, som giver mest tilbage til byen.

Sekretariatet for Bispebjerg
Lokaludvalg
Rentemestervej 76
2400 København NV

EAN-nummer
5798009800428

Tunnelen kunne starte ved Fuglebakken Station og komme op på Amagersiden (måske omkring Røde Mellemevej eller længere ude) med 3-4 afkørsler undervejs.

Vandmængder i Ladegårdsåen

Det er i høringsmaterialet blevet påpeget, at der er begrænsede mængder af vand i Ladegårdsåen. Borgerne skal derfor ikke regne med, at det syner af meget, hvis åen åbnes. Vi vil her gerne gøre opmærksom på, at der potentielt er meget mere vand i systemet.

Bispebjerg Lokaludvalg arbejder aktuelt på 2 forskellige projekter, som begge kan bidrage til mere vand i åen.

Der er afsat midler til en forundersøgelse af "Lersøkilden/Grundvandet i Lersøparken", om hvorvidt det kan bringes til overfladen og sendes videre via Lygte å til de indre søer. Analyser af borerne er lige på trapperne, og Vand & VVM-kontoret antager, at der vil være rigeligt med vand i det dybe grundvand.

Herudover har Bispebjerg Lokaludvalg netop færdiggjort en rapport sammen med Brønshøj-Husum Lokaludvalg og foreningen Utterslev Mose's Venner, hvor det foreslås, at der hentes rent vand op til mosen fra "Carlsberg forkastningen".

Forkastningen er en flere hundrede meter bred og op til 400 meter dyb revne i kalklaget, der ligger nogle hundrede meter vest for Hillerød motorvejen. Indholdet i forkastningen er kalkstumper og vand. Ovenpå ligger 30 meter jord og ler.

Forkastningen er det mest vandførende område i Københavnsområdet, men ressourcen bruges i dag ikke af Københavns Kommune (men bruges af Frederiksberg til drikkevand). En mindre forsyning af vand fra denne forkastning til mosen vil sikre fortynding af det forurenede vand i mosen, og at mere vand flyder via å-systemet til de indre søer. Det er kun en beskedent økonomisk investering at realisere. Den endelige vandmængde i en genåbnet Ladegårds Å vil i nogen grad begrænses af Lygte Ås rørkapacitet. Men eventuelt overskudsvand fra Utterslev Mose vil med mindre indgreb også kunne fremføres via Grøndals Å systemet.

Vi ser med spænding frem til at følge projektets videre proces.

Venlig hilsen



Alex Heick

Formand for Bispebjerg Lokaludvalg



Hørings svar vedr. Idéoplæg Bispeengen, fase 2

Vanløse Lokaludvalg er glade for at have haft mulighed for at deltage i kvarterpanelet om Bispeengbuen.

Bispeengbuen ligger uden for Vanløse, men dog så tæt på, at nedrivningen af buen også kan få betydning for Vanløse.

Københavns Kommune ønsker mere biodiversitet i byen, og det giver dette projekt god mulighed for.

Alle Københavnerne skal have god adgang til natur. Grøndalsruten fra Damhussøen til Nørrebro Station er med til at styrke dette, og kobler samtidig bydelene sammen. Det vil også have betydning, hvis Ladegårdsåen fritlægges, hvor måske Grøndalsåen kan bringes i spil.

Som tidligere udtalt, kan vi dog have bekymring for, at trafikken på Hillerødgade og Godthåbsvej bliver forøget. I myldretiden bliver Hillerødgade i dag fyldt op, og det store fembenede lyskryds har svært ved at blive tømt. På Godthåbsvej er der ligeledes meget trafik i myldretiden, og det kan frygtes, at flere vil vælge denne vej ud af byen i stedet for Bispeengbuen.

Af ideoplægget fremgår, at adgangsvejen til Genbrugsstationen fra Nordre Fasanvej kan nedlægges, hvilket giver god mening, da vejstykket så kan lægges til parken. Det vil betyde, at adgangen til genbrugsstationen skal foregå fra Borups Alle, hvor der i dag kun er udkørsel. Når indkørsel i dag ikke er tilladt,

27. april 2023

Sagsnummer
2023-0014247

Dokumentnummer
2023-0014247-16

VANLØSE LOKALUDVALG



Sekretariatet for Vanløse
Lokaludvalg
Frøde Jakobsens Plads 4
2720 Vanløse

EAN-nummer
5798009800435

www.vanloeselokaludvalg.kk.dk

er grunden formentlig, at det vil kunne skabe uhensigtsmæssige trafikale situationer.

Venlig hilsen

Jan Lindboe

Forperson Vanløse Lokaludvalg